MI2013-4

船舶インシデント調査報告書

（地方事務所事案）

函館事務所

1　漁船第百七十二榮寶丸運航不能（機関損傷）

横浜事務所

2　引船辰甲丸運航不能（機関損傷）

3　旅客船おおわだ２運航不能（燃料供給不能）

4　漁船第二十八清豊丸運航不能（舵故障）

神戸事務所

5　漁船義丸運航不能（機関始動不能）

6　プレジャーボート川田号運航不能（燃料不足）

広島事務所

7　油送船日高丸運航不能（機関損傷）

8　貨物船第五天光丸運航阻害

門司事務所

9　漁船天竜丸運航不能（機関損傷）

10　漁船第二海幸丸運航不能（機関損傷）

長崎事務所

11　漁船第五十八美代丸運航不能（機関損傷）

平成２５年４月２６日

JTSB 運輸安全委員会
Japan Transport Safety Board

本報告書の調査は、本件船舶インシデントに関し、運輸安全委員会設置法に基づき、運輸安全委員会により、船舶事故等の防止に寄与することを目的として行われたものであり、本事案の責任を問うために行われたものではない。

運輸安全委員会
委員長　後藤昇弘

≪参　考≫

本報告書本文中に用いる分析の結果を表す用語の取扱いについて

本報告書の本文中「３　分　析」に用いる分析の結果を表す用語は、次のとおりとする。

① 断定できる場合
・・・「認められる」

② 断定できないが、ほぼ間違いない場合
・・・「推定される」

③ 可能性が高い場合
・・・「考えられる」

④ 可能性がある場合
・・・「可能性が考えられる」
・・・「可能性があると考えられる」

10　漁船第二海幸丸運航不能（機関損傷）

船舶インシデント調査報告書

平成２５年３月１４日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　根　本　美　奈

インシデント種類	運航不能（機関損傷）
発生日時	平成２４年５月３０日　１１時００分ごろ
発生場所	山口県萩市見島北方沖 見島北灯台から真方位３５１°４６.６海里付近 （概位　北緯３５°３５.３′　東経１３０°５８.７′）
インシデント調査の経過	平成２４年９月１１日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（門司事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 漁船　第二海幸（かいこう）丸、３３トン ＹＧ２－８０１２（漁船登録番号）、有限会社岡本水産 １９.９８ｍ（Lr）×４.２６ｍ×１.７８ｍ、ＦＲＰ ディーゼル機関、５５８kW、昭和５９年１１月２７日
乗組員等に関する情報	機関長　男性　３７歳 五級海技士（機関）（履歴限定）（機関限定） 免　許　年　月　日　平成１１年８月２３日 免状交付年月日　平成２０年７月１６日 免状有効期間満了日　平成２５年７月１５日
死傷者等	なし
損傷	主機の主軸受、クランクピン軸受、クランク軸、シリンダライナ等に焼損
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか２人が乗り組み、見島北方沖を約６ノットの速力で航行中、平成２４年５月３０日１１時００分ごろ主機が停止した。 甲板ではえ縄の巻揚げ作業の準備をしていた機関長は、機関室に急行し、潤滑油量が正常であることを確認したのち、主機の再始動を試みたが始動しなかった。 本船は、近くで操業中の漁船に救援を依頼し、来援した同漁船によってえい航され、萩市大井漁港に入港した。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北東、風速　約３m/s、視界　良好 海象：うねり　波高約１ｍ
その他の事項	主機は、本インシデント後に点検したところ、潤滑油フィルタ（以下「フィルタ」という。）のエレメントが、カーボン等で目詰まりし

	て変形していた。 フィルタは、入口と出口の潤滑油圧力の差が目詰まり等により２.５MPa 以上になると逃がし弁が開弁し、潤滑油がフィルタをバイパスして主機各部へ供給される仕組みになっていた。 主機取扱説明書には、潤滑油及びフィルタの交換を２５０時間ごとに行うよう記載されていた。 主機の運転時間は、月に約１５０時間であった。 機関長は、主機潤滑油の交換を約４か月ごとに、フィルタの交換を約８か月ごとにそれぞれ機関整備業者に行わせていた。 主機取扱説明書は、本船を購入した平成１６年９月当時から船内になく、機関長は潤滑油及びフィルタの正規の交換周期を知らなかった。
分析 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	 あり あり なし 本船は、見島北方沖を航行中、主機潤滑油がフィルタをバイパスして濾過(ろか)されない状態で各部に供給されていたことから、汚損した潤滑油により主軸受等の潤滑が阻害され、同軸受等が焼損して主機の運転ができなくなり、運航不能となったものと考えられる。 主機は、潤滑油及びフィルタが交換限度を超えて使用されていたことから、汚損した潤滑油によりフィルタのエレメントが目詰まりして逃がし弁が開弁し、濾過されない潤滑油がフィルタをバイパスして各部へ供給されていたものと考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、見島北方沖を航行中、主機潤滑油がフィルタをバイパスして濾過されない状態で各部に供給されていたため、汚損した潤滑油により主軸受等の潤滑が阻害され、同軸受等が焼損して主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。
参考	今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・主機の潤滑油及びフィルタの交換は、取扱説明書に記載された交換周期を遵守し、潤滑油の性状管理を適切に行うこと。 ・主機取扱説明書が手元に無い場合には、機関製造会社代理店等から取り寄せることが望まれる。